

Cécilia Pédini

## Les Carrières de la Couronne de l'Antiquité à l'époque contemporaine

Publications du Centre Camille Jullian

---

## Chapitre 4. Le transport maritime

---

DOI : 10.4000/books.pccj.3376

Éditeur : Publications du Centre Camille Jullian, Éditions Errance

Lieu d'édition : Publications du Centre Camille Jullian, Éditions Errance

Année d'édition : 2013

Date de mise en ligne : 6 avril 2020

Collection : Bibliothèque d'archéologie méditerranéenne et africaine

ISBN électronique : 9782491788032



<http://books.openedition.org>

### Référence électronique

PÉDINI, Cécilia. *Chapitre 4. Le transport maritime* In : *Les Carrières de la Couronne de l'Antiquité à l'époque contemporaine* [en ligne]. Publications du Centre Camille Jullian, 2013 (généré le 08 avril 2020).

Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/pccj/3376>>. ISBN : 9782491788032. DOI :

<https://doi.org/10.4000/books.pccj.3376>.

---

## Chapitre 4

# LE TRANSPORT MARITIME

**L**e transport par voie maritime est privilégié au cours de toutes les époques, d'abord parce qu'il est moins onéreux que le transport par voie de terre, et bien entendu parce qu'il est, à La Couronne, facilité par la présence sur le littoral de nombreuses carrières. La moitié des exploitations sont situées en bord de mer et celles dites de plaine n'en sont guère très éloignées. Il est donc évident que les matériaux extraits dans les sites littoraux sont embarqués *in situ*, mais il apparaît également que certaines carrières jouent, suite à l'abandon des exploitations, un rôle portuaire important.

### 4.1. Typologie des traces

Il n'a pas été nécessaire à La Couronne de faire d'importants aménagements portuaires, en raison de la configuration de la côte qui forme naturellement tout un réseau de ports. Des éléments d'amarrage ont été repérés dans presque toutes les carrières du bord de mer, essentiellement sous deux formes : les bittes d'amarrage en fer et les bittes d'amarrage aménagées directement sur le substrat.

Les premières se présentent sous la forme d'un simple arceau en métal que l'on place en bordure de la mer et que l'on scelle la plupart du temps à l'aide d'un « béton ». On trouve ce type d'aménagement sur la pointe de Carro

et dans les carrières de Baou Tailla et Verdon (**fig. 133**). Néanmoins, on ne peut certifier que ces arceaux sont en lien direct avec le transport de pierres.

Les secondes sont creusées directement dans la roche, probablement avec un outil d'extraction, comme paraissent l'attester les traces que l'on y voit encore parfois, et présentent des formes le plus souvent semi-circulaires ou en forme de U.

On trouve dans la carrière de Sainte-Croix, une bitte d'amarrage semi-circulaire ainsi qu'une borne aménagées toutes deux dans le substrat (*supra*, **fig. 83**). Elles sont situées à l'à-pic de la falaise, environ 3 m au dessus du niveau de l'eau. Cette disposition pourrait révéler un choix d'emplacement en vue de stabiliser l'embarcation au moment du chargement.

La carrière de La Beaumaderie livre également une bitte d'amarrage, taillée dans le rocher de forme semi-circulaire et située à fleur d'eau (*supra*, **fig. 74**). En réalité, il pourrait y en avoir deux. J'avais déjà signalé l'effondrement d'un fragment de rocher, en direction duquel part la voie de circulation terrestre qui longe le littoral. L. Rivet a découvert sur ce dernier des traces incomplètes d'une bitte d'amarrage. On pourrait donc proposer l'existence de deux points d'embarquement distincts dans cette carrière.

Le même auteur<sup>71</sup> a signalé plusieurs vestiges liés à l'amarrage qu'il m'est aujourd'hui impossible de détailler, puisque l'érosion a progressivement fait disparaître ces aménagements. C'est le cas par exemple sur le flanc ouest de la pointe de l'Arquet sur lequel il avait relevé la présence d'une borne d'amarrage quadrangulaire sur un bloc qui tend à se détacher de la falaise. La carrière de Couronne-Vieille était également anciennement dotée d'une bitte d'amarrage en forme de U, à fleur d'eau, mais qui a malheureusement aujourd'hui disparu, puisque le fragment de roche sur lequel elle était creusée a basculé dans la mer.

Dans la carrière de Verdon 3, on relève la présence d'une bitte semi-circulaire taillée dans la roche qui mesure 67 cm de diamètre pour une largeur de détournage



Fig. 133. Arceau en métal dans la carrière de Baou Tailla (C.P.).

<sup>71</sup> Rivet 2008, p. 520 fig. 1 (carte), p. 522-524 fig. 2-4 (photographies).

de 10 cm. 9,25 m au nord de celle-ci, on trouve une seconde encoche de forme quasiment rectangulaire qui mesure 112 x 58 cm pour une profondeur de 20 cm et une largeur de 8 cm. Enfin, toujours sur le même site, et à quelques mètres au nord de la précédente, on trouve une dernière encoche de forme presque carrée de dimension 90 x 87 cm pour 10 cm de largeur de tous les côtés (*supra*, **fig. 52 à 54**).

Dans la carrière de Verdon 1, on trouve une bitte d'amarrage semi-circulaire assez bien conservée de diamètre quasi similaire à celle de Verdon 3 (*supra*, **fig. 36**). On trouve également un élément qui pourrait être interprété comme une borne. L. Rivet avait relevé en 1973 la présence d'une troisième bitte d'amarrage dans cette carrière, qu'il ne m'a pas été possible de retrouver. Six bittes d'amarrage ont été repérées dans l'anse du Verdon alors qu'il en avait répertoriées huit. Cela met en évidence les importants problèmes de conservation des traces archéologiques des sites.

Enfin, dans la carrière de Baou Tailla, sur la pointe qui s'est en partie effondrée dans la mer, on note la présence de deux bittes d'amarrage sur lesquelles aucune prise de mesures n'a été possible. L'une est quadrangulaire et l'autre en forme de U, toutes deux à proximité l'une de l'autre, 1 m au-dessus du niveau de la mer.

## 4.2. Emplacement des ports d'embarquement

Ces traces nous permettent d'attester le chargement *in situ* de tous les matériaux extraits dans les carrières du littoral. La collecte de ces données permet donc de dresser une carte des principaux ports d'embarquements utilisés entre l'Antiquité et le XIX<sup>e</sup> s. pour le transport des matériaux extraits à La Couronne et Carro. Il est certes possible que les pierres aient été embarquées sur des côtes basses ou des plages, comme le suggère la **fig. 134**, mais l'opération n'a laissé aucune trace archéologique. Nous insisterons ici sur les traces archéologiques d'embarquement sur le site même des carrières.

### 4.2.1. La pointe de Carro

Un arceau d'amarrage en fer et une sorte de chenal creusé dans le substrat permettent de supposer un embarquement des matériaux *in situ*. Aucun vestige d'amarrage creusée à même le substrat n'a été découvert, mais il est vrai que le site est mal conservé. Il semble toutefois vraisemblable qu'il n'a été utilisé que pour le chargement des pierres extraites sur place. On peut difficilement envisager qu'il soit utilisé après son abandon

comme port d'embarquement, en raison de l'exposition du site (vents et houle du large).

### 4.2.2. Le port de Carro

L'emplacement précis du « port de Carro », mentionné dans la documentation d'archives, présente une ambiguïté sur laquelle il est important de discuter. On a tendance à supposer que ce port se situait à son emplacement actuel, il semble toutefois que ce ne soit pas le cas et ce pour plusieurs raisons.

Les textes que nous avons évoqués lors de la présentation géographique du territoire de La Couronne mentionnaient la difficulté que rencontraient les bateaux pour rentrer dans l'actuel port, avant qu'il ne soit transformé en bassin et sécurisé par la digue, soit au début du XX<sup>e</sup> s. Il était donc exposé aux vents du large et de violents courants s'y engouffraient, à l'image de ce que l'on peut voir aujourd'hui aux abords de la carrière de la pointe de Carro.

Il y a à proximité des ragues qui ont entraîné le naufrage de nombreux navires et n'ont été balisées qu'en 1922, suite au naufrage d'un cargo. Ces ragues sont situées à 2,5-3 m de profondeur, ne devaient potentiellement présenter un réel danger qu'en cas de mer démontée, pour les navires de transport lapidaire qui, vraisemblablement, étaient à fond plat.

La confrontation de la carte de l'étang de Berre de 1764 avec le texte qui évoque l'embarquement des matériaux extraits à La Couronne-Neuve (Carro), et à destination de Marseille au début du XIX<sup>e</sup> s., permet de soulever la question de cet emplacement (Villeneuve-Bargemon 1821, p. 539). La *Statistique des Bouches-du-Rhône* précise que le chargement se fait au port de Carro, situé entre la pointe Riche et le Cap Couronne. Aujourd'hui, ces deux emplacements, distincts à l'époque, sont situés au même endroit, entre l'anse du Verdon et celle de Couronne-Vieille, c'est-à-dire sur la pointe sur laquelle se trouve le phare. Or, sur la carte de 1764 (Bellin), le Cap Couronne correspond à la pointe de Carro. Le port se situait donc entre la pointe de Carro et la pointe Riche, vraisemblablement pas à son emplacement actuel, mais plutôt à Baou Tailla, qui, sur cette même carte, porte le nom de Carro.

Il existe des voies de circulation terrestres, comme nous l'avons vu précédemment, qui desservent les carrières de la plaine de Carro et vont en direction de ce même site, qui se trouve parfaitement au centre des deux pointes mentionnées dans le texte. Les trois systèmes d'amarrage retrouvés à Baou Tailla évoquent un usage du site comme port au cours d'époques distinctes. L'exploitation n'est apparemment pas active à l'époque



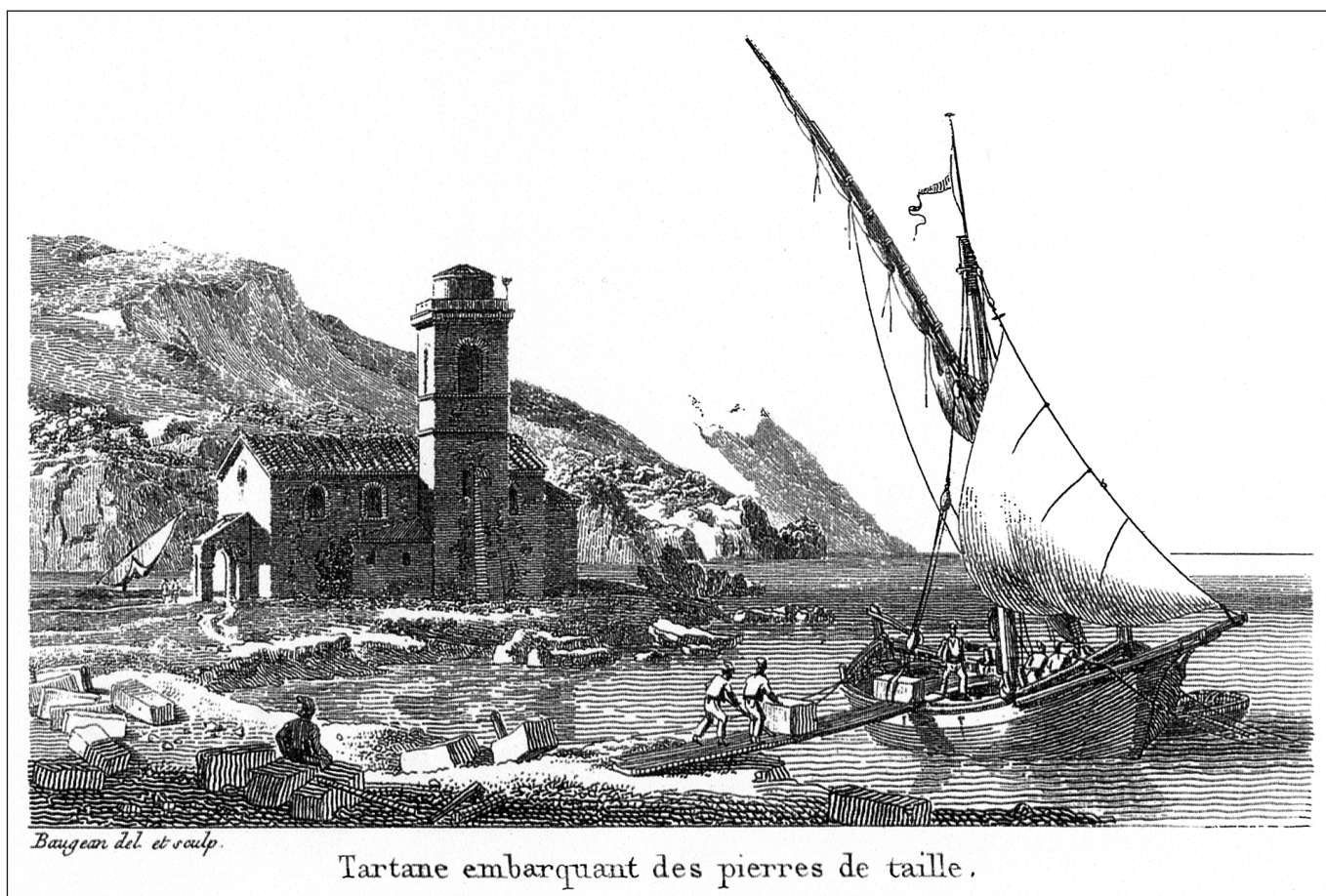


Fig. 134. Tartane embarquant des pierres de taille (gravure de Baugeau, 1817, reproduite dans *Le Chasse-Marée*, 1987).

moderne, ce qui est un indice supplémentaire et favorable à son utilisation comme lieu de chargement.

Au moment où les habitants de La Couronne demandent la réalisation de travaux pour faciliter l'accès au port pour les navires lapidaires et les bateaux de pêche, ils précisent qu'en procédant à cet aménagement, on pourrait envisager une reprise du commerce de la pierre de La Couronne. On peut supposer que cette demande trouve une explication dans l'effondrement progressif du plateau utilisé comme quai d'embarquement dans la carrière de Baou Tailla et sur lequel se trouvent les systèmes d'amarrage. Ce site pourrait donc correspondre au port moderne de Carro.

Cette hypothèse paraît néanmoins s'affaiblir avec l'évocation en 1755 d'un bateau « de 60 quintaux du nom de la Sainte Vierge du Salut, amarré au port de Carro » (document n°43). On imagine assez mal des navires amarrés au devant de la pointe de Baou Tailla ; il n'est donc pas évident de confirmer que le site de Baou Tailla correspond bien au port de Carro évoqué aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> s.

Le « port de Carro » est plusieurs fois mentionné dans les actes de commande de matériaux. La première mention est faite le 30 août 1497 dans un acte notarié

dans lequel *Servian*, associé à un autre marinier *Anthoni Besson*, achètent 200 pierres de taille de La Couronne qui seront chargées par barques au port de Carro (document n°43). Il s'agit du seul témoignage (mis au jour) qui atteste l'utilisation du port de Carro comme lieu d'embarquement au Moyen Âge.

On trouve ensuite des documents relatifs à l'époque moderne dans les registres de notaires. Ainsi en 1664, une sommation est faite par un carrier à deux transporteurs associés dans lequel le carrier « envoie (...) Joseph et Leonard Degoua frères avec leurs barques, patrons de la ville de Berre, pour aller faire le chargement des caïrons que ledit Loubaud (pour Roubaud) a au Cargadou et port de Carro quartier de La Couronne » (document n°9).

En 1679, un carrier vend à un entrepreneur « quatre cent cinquante caïrons que ledit Loubaud a la plus grande partie sur le port de Carro et le reste à la perrière Darnette » (document n°28).

Il semble en revanche que le port de Carro ne soit plus utilisé pour le transport lapidaire au XVIII<sup>e</sup> s., ce qui pourrait s'expliquer par l'abandon des carrières des Arqueïrons et d'Arnette à la fin du XVII<sup>e</sup> et par le fait

que la carrière des Auffans n'est vraisemblablement pas active à cette époque.

#### 4.2.3. Les ports du Verdon

Il existe dans l'anse du Verdon trois points de chargement distincts, dont l'exposition est similaire et qui sont desservis par une même voie de circulation terrestre. La présence de ce chemin, que l'on peut observer depuis le nord de l'anse, dès qu'il n'y a plus de goudron, et jusqu'à la dernière carrière, au sud, évoque effectivement l'utilisation de certains sites inactifs comme port d'embarquement des matériaux extraits, notamment de la carrière de la Fontaine Saint-Jean. On sait qu'en 1821, « les pierres détachées de la carrière sont transportées au petit port du Verdon qui est tout près et où on les embarque pour Marseille ». <sup>72</sup> On ne sait cependant pas à quelle carrière il est fait allusion ni à quel emplacement exact correspond le port de Verdon. Nous allons donc traiter séparément les trois sites du Verdon, ports potentiels d'embarquement et tenter de déterminer l'emplacement qui pourrait, le plus favorablement convenir.

Le site de Verdon 1 constitue un excellent port naturel puisqu'il est à fleur d'eau. Il a de manière certaine été utilisé pour le chargement des matériaux extraits *in situ*, puisqu'il est doté de deux bittes d'amarrage. Le plancher d'extraction, en contrebas d'une falaise de plusieurs mètres de hauteur, n'est toutefois pas d'accès facile. On imagine donc avec beaucoup de réticence que ce site puisse être utilisé comme lieu d'embarquement de matériaux extraits d'autres carrières. Cela nécessiterait la mise en œuvre de moyens considérables pour descendre les pierres jusqu'au quai de chargement. On suppose donc qu'il est plutôt utilisé dans le cadre strict de son exploitation, pour embarquer exclusivement les pierres qui y sont extraites.

Il n'a été possible de recenser dans la carrière de Verdon 2 qu'un arceau d'amarrage en métal. Toutefois, L. Rivet évoque la présence d'une bitte semi-circulaire creusée dans le substrat, aujourd'hui disparue, en raison de la mauvaise conservation du sol (Rivet 2009, p. 4). Si l'embarquement *in situ* des matériaux extraits sur ce site ne fait aucun doute, il n'en va pas de même de son potentiel à endosser le rôle de port au XIX<sup>e</sup> s. Les traces de voies à ornières passent à proximité de la carrière et paraissent descendre en sa direction, mais l'accès est difficile ce qui ne nous permet pas de conclure.

La voie à ornières se prolonge jusqu'à l'entrée de la carrière de Verdon 3, située à l'extrémité sud de l'anse. Comme les deux autres, elle est bien évidemment munie de systèmes d'amarrage, exclusivement sous forme de bittes creusées dans la roche, quelques mètres en retrait du littoral. A environ 1,5 m en contrebas du plancher d'extraction se trouve un plateau qui borde les trois bittes et qui pourrait avoir été utilisé comme quai. On embarquait sur place des matériaux qui y sont extraits, mais il est tout à fait plausible que le site soit utilisé également, après l'abandon des exploitations, comme point de chargement. Il s'agit du site présentant les plus grandes facilités d'accès en comparaison des deux autres.

Il paraîtrait surprenant que le site de Verdon 1 soit utilisé comme port d'embarquement, en raison de la difficulté d'accessibilité au plancher et au grand nombre d'opérations de déplacements de matériaux que cette fonction imposerait. En revanche, les deux autres sites peuvent avoir été utilisés dans ce but, mais on peut difficilement exclure l'un ou l'autre. On peut cependant imaginer que les deux soient simultanément mis à contribution pour embarquer les matériaux. Une convention de transport, datée de 1756, évoque l'embarquement des matériaux « au rivage de la mer le plus commode » (document n°45), ce qui met en évidence l'utilisation de tous les ports naturels. La présence de plusieurs voies de circulation terrestre, qui relient la voie qui longe la carrière de Couronne-Vieille à celle qui longe l'anse du Verdon, permet d'envisager que les charrettes soient orientées, à partir de l'entrée de la pointe Riche, vers le port de l'anse du Verdon ou vers celui de la pointe. C'est ce que nous verrons également lorsque nous aborderons les conventions de transport maritime.

#### 4.2.4. Le port de la pointe Riche

La présence des voies de circulation terrestre qui bordent la carrière de Couronne-Vieille soulève la question de l'emplacement du port d'embarquement qui y est attaché. La bitte d'amarrage se situait sur la pointe de la carrière sur un secteur aujourd'hui totalement immergé. On ne peut donc que s'interroger sur les facilités d'embarquement à une époque récente. Aucun aménagement portuaire n'a été repéré sur la pointe Riche, néanmoins, on ne peut exclure une disparition des traces sous l'effet de l'érosion. Les voies s'arrêtent en tout cas sur une surface qui semble être aplanie et qui aurait pu de ce fait servir d'aire de stockage.

On sait par conséquent qu'il y a un port d'embarquement au débouché des voies de la pointe Riche, mais on ne peut préciser pour le moment si les navires accostaient dans la carrière de Couronne-Vieille ou ailleurs.

<sup>72</sup> *Statistique des Bouches du Rhône*, t. 1, 1821, p 539.

#### 4.2.5. Le port de Couronne-Vieille

L'embarquement des matériaux extraits dans cette carrière se faisait *in situ* pendant l'exploitation. La périphérie de la zone d'accostage est aujourd'hui totalement ennoyée, il est donc facile d'envisager que ce secteur ait pu à une époque récente être utilisé pour le chargement des matériaux. La présence d'une trentaine de centimètres d'eau en permanence sur le fond de carrière aurait considérablement facilité le déplacement des pierres vers un navire de transport. La possibilité de recourir à l'ennoyage pour faciliter le déplacement des blocs avait été évoquée dans le cas des carrières romaines de l'Estel (Pont du Gard). Le site de Couronne-Vieille est quasiment en permanence recouvert d'eau, ce qui limite les opérations de déplacements sur une aire horizontale puisqu'on peut de ce fait imaginer la mise en place de radeaux sur lesquels on dépose les blocs et que l'on amène directement au navire. La seule opération nécessaire est alors le levage pour placer les matériaux sur l'embarcation. Il va de soi qu'il s'agit d'une simple hypothèse. On peut, peut-être, mettre le site de Couronne-Vieille en relation avec la pointe Riche, qui pourrait alors correspondre plutôt à une aire de stockage des matériaux qu'à leur point de chargement. La bitte d'amarrage s'est effondrée très récemment, on ne peut donc exclure son utilisation comme point d'embarquement jusqu'à une époque récente.

Une carte de l'étang de Berre au XVIII<sup>e</sup> s. (Bellin 1764) porte la mention « Couronne-Vieille ou l'embarque la pierre », ce qui évoque un rôle de port d'embarquement à cette époque. La Couronne Vieille est bien distinguée de la pointe Riche, mais pas du tout de La Beaumaderie, dont l'emplacement n'est d'ailleurs pas reporté sur la carte, et le port d'embarquement ne paraît pas se situer réellement à Couronne-Vieille mais plutôt vers La Beaumaderie.

Cela soulève donc à nouveau la question de l'emplacement du point d'embarquement, dans lequel étaient chargés les matériaux qui arrivaient par les voies de la pointe Riche, mais aussi celle de l'appellation même du port dit de Couronne-Vieille. Nous avons déjà évoqué cette question avec l'amalgame sur le cadastre napoléonien entre ces deux sites, notamment dans le cas de la carrière de la Pinède située sur l'anse est de Couronne-Vieille mais enregistrée au quartier de La Beaumaderie.

La documentation d'archives mentionne assez rarement Couronne-Vieille comme port. On trouve une seule évocation en 1679 de l'embarquement des matériaux extraits dans les chantiers du quartier Notre Dame. Le charretier doit porter « toute la pierre que lesdits Reymondon et Vachier fairont à leurs chantiers (...) le tout portés et rendus au port de Carro et Couronne-Vieille

pris aux Arqueirons et au cartier de Nostre Dame » (document n°29)

#### 4.2.6. Le port de La Beaumaderie

La pierre extraite dans cette carrière était embarquée à même le site comme l'atteste la présence d'une bitte d'amarrage semi-circulaire. Les traces de roues qui partent de ce point en direction du nord soulèvent la question de la possibilité d'avoir deux ports d'embarquement. On en suppose un au niveau de l'amarrage, mais il semble qu'on puisse envisager la présence d'un second point, au débouché de la voie à ornières. On trouve un morceau de rocher, apparemment lissé, qui s'est effondré et sur lequel L. Rivet a signalé la présence des vestiges partiels d'une encoche (Rivet 2008, p. 523). On peut imaginer que ce dernier « quai » soit aménagé en premier pour l'évacuation des matériaux extraits dans la partie nord de la carrière, puis qu'un second soit fait plus près, pour embarquer les pierres ensuite extraites dans la partie sud. Il s'agit bien entendu d'une hypothèse qui paraît aujourd'hui difficile à confirmer.

L'anse de la Beaumaderie paraît être également l'emplacement le plus utilisé comme port d'embarquement dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> s. La série de voies à ornières prenant deux directions à partir d'un même point permettait déjà de le supposer. La documentation d'archives confirme ce rôle grâce notamment aux nombreuses conventions de transport passées entre plusieurs équipes de carriers et des transporteurs. On en trouve la mention essentiellement à partir de 1750. Le transporteur « sera obligé de se rendre avec sa tartane et équipage à La Couronne pour charger les queirons (...) sois à Boumandariel ou autres endroits à la Couronne, autant de queirons accostés portés jusqu'au rivages de la mer les plus commodes » (document n°44).

On trouve ensuite plusieurs autres contrats similaires en 1756 qui stipulent systématiquement que « toutes les fois que lesdits peirerons l'appellerons ledit Gilloux (transporteur) sera obligé de se rendre avec sa tartane et son équipage à La Couronne pour charger lesdits queirons (...) sois à Baumadalier ou autres endroits du quartier de La Couronne » (document n°44).

La question de l'emplacement réel du port dit de Couronne-Vieille sur la carte du XVIII<sup>e</sup> s. peut être à nouveau soulevée, en raison des nombreuses mentions faites du port de La Beaumaderie. La documentation d'archives tend à prouver qu'il est le port de prédilection de cette époque, mais qu'il n'est pas systématiquement utilisé, puisque vraisemblablement les carriers font charrier la pierre au plus près « au bord du rivage le plus commode ». Les deux doivent donc plutôt être envisagés



comme fonctionnant de manière concomitante. Le port de La Beaumaderie est vraisemblablement encore utilisé en 1817 pour le transport des matériaux, puisqu'il est clairement mentionné sur le cadastre napoléonien sous cette appellation.

#### 4.2.7. Le port de Sainte-Croix

L'utilisation de ce site comme port est attestée par la présence de deux bittes d'amarrage pour le transport des matériaux extraits de cette carrière. En revanche, il ne semble pas qu'il puisse être utilisé par la suite pour le transport des matériaux, parce qu'on ne recense actuellement aucune carrière à proximité immédiate qui permette de le supposer. Ce port paraît donc avoir été aménagé et utilisé exclusivement pour les matériaux extraits à même le site.

#### 4.2.8. D'autres ports supposés

Au moment du recensement des systèmes d'amarrage, L. Rivet a signalé la présence d'une borne quadrangulaire à la pointe de l'Arquet (à l'ouest). Elle est visible sur un fragment de rocher qui tend à se détacher de l'ensemble. On ne saurait actuellement dire si elle est en rapport ou non avec l'exploitation de la pierre de La Couronne (Rivet 2008, p. 523).

On peut aussi évoquer la possibilité qu'il y ait des aménagements portuaires dans la zone d'effondrement de l'anse est de Couronne-Vieille, en bordure de la carrière de la Pinède. Cette exploitation venant lécher le littoral, on peut aisément imaginer que, au moment de son ouverture, des aménagements destinés au transport lapidaire maritime aient été faits sur cette partie du littoral. Les éboulements et l'abondance de fragments de rochers qui en bordent la totalité ne permettent pas de le préciser.

D'une manière générale, on peut conclure que les carriers ont utilisé toutes les zones d'accès facile pour embarquer les pierres, comme le mentionne d'ailleurs la majeure partie de la documentation d'archives. On ne retient pour le moment que les sites qui ont livré des vestiges d'amarrage, mais, comme l'a souligné L. Rivet, il est probable qu'il en existe d'autres qui n'ont pas encore été identifiés.

Au cours de l'Antiquité grecque, on ouvre en priorité les carrières en bordure du littoral, on imagine, de ce fait, que les matériaux sont systématiquement embarqués *in situ*. C'est également le cas au cours de l'Antiquité romaine, à la différence que l'on suppose l'ouverture d'une exploitation sur le site des Arqueirons, donc en retrait de la bordure littorale, dès cette période.

On en conclut que les matériaux extraits des carrières de Sainte-Croix, La Beaumaderie, Couronne-Vieille, l'anse du Verdon, Baou Tailla et la pointe de Carro sont embarqués à même le site. Si la carrière des Arqueirons a bien été ouverte dès le I<sup>er</sup> s. av. J.-C. on peut imaginer qu'elle utilise le port de Baou Tailla pour charger les matériaux, puisque les aménagements portuaires étaient déjà présents.

On sait ensuite qu'au XV<sup>e</sup> s. il y avait un port utilisé à Carro et un autre à la Couronne. On ne connaît en revanche pas leurs emplacements exacts. Néanmoins, si la carrière de la *Font*, exploitée en 1479, correspond réellement à la Fontaine Saint-Jean, on peut envisager que ce soit les ports de Verdon, de la pointe Riche ou de Couronne-Vieille qui ont été sollicités.

Au XVII<sup>e</sup> s. le port de Carro est très utilisé pour le chargement des matériaux, usage qu'il faut mettre en rapport avec les grands chantiers de Louis XIV qui ont puisé la quasi totalité des matériaux dans les carrières d'Arnette et des Arqueirons. A partir de 1680, l'activité de ces deux carrières diminue de manière significative jusqu'à l'abandon complet de leur exploitation vers la fin du XVII<sup>e</sup> s. Les carriers se tournent alors vers les sites de plaine situés autour de La Couronne tels que la Fontaine Saint-Jean, Notre Dame, puis la Pinède et les Pignons d'olive. De ce fait, les matériaux sont embarqués exclusivement dans les ports de La Couronne, à La Beaumaderie mais aussi à Couronne-Vieille ou tout endroit le permettant. Au début du XIX<sup>e</sup> s., les carrières actives sont toujours exclusivement à La Couronne, sur le site de Couronne-Vieille, des Pignons d'olive, du Sémaphore, de la Pinède et à l'arrière de La Beaumaderie. À ces deux ports toujours très utilisés, il semble que s'ajoutent celui du Verdon (2 et 3), comme l'atteste la présence d'une voie à ornières, évoquée dans la *statistique des Bouches-du-Rhône* en 1821-1824 qui paraît relier la carrière de la Fontaine Saint-Jean à ces emplacements. Cependant, la carrière de la Fontaine étant probablement inactive à cette époque, cette voie doit être utilisée pour des matériaux issus d'autres sites.

La relation entre cette voie et celle de la pointe Riche, attestée par des traces transversales d'est en ouest, avait peut-être pour but de fluidifier le trafic.

Vers la fin du XIX<sup>e</sup> s. seules les carrières des Auffans et la parcelle des Soubrats (Arqueirons) sont actives en plaine, on suppose donc une reprise de l'activité du port de Carro.

### 4.3. Les navires lapidaires

On sait relativement peu de choses sur les navires qui étaient utilisés dans le transport des matériaux

de construction, tant dans l'Antiquité qu'à l'époque moderne. Toutefois, en utilisant les différentes études de navires menées par les spécialistes de l'archéologie navale et sous-marine, on parvient à profiler les embarcations au regard du contexte environnemental de La Couronne.

#### 4.3.1. Les *lapidariae naves* antiques : les épaves

En août 1982, l'épave de Carry-le-Rouet a été découverte à quelques mètres du port, par cinq mètres de fond. Elle a donné lieu à une fouille archéologique sous-marine qui a permis le nettoyage du site et la réalisation d'un relevé graphique des vestiges. Les matériaux ont ensuite été sortis de l'eau et se trouvent actuellement sur le port (L'Hour, Long 1985, Long 1986a et b).

Vingt quatre blocs de grand appareil ont été mis au jour et paraissent avoir été agencés de manière précise : une rangée centrale formée de blocs déposés en longueur et en travers est encadrée de trois files parallèles, de chaque côté, comprenant trois blocs de taille moyenne ou deux blocs de plus grande dimension (*supra*, fig. 125).

Le marquage de ces blocs (*alpha + rho*) a permis de les rattacher à un chargement d'époque hellénistique probablement destiné au chantier de construction du rempart grec de Marseille vers le milieu du II<sup>e</sup> s. av. J.-C., bien que la présence de quelques fragments de céramique (amphores vinaires italiennes) suggère plutôt pour l'épave une datation fin du II<sup>e</sup> s. av. J.-C.

Les matériaux avaient au départ été attribuée aux carrières de Ponteau, en raison de la couleur blanche des pierres mises au jour. L'une d'entre elles a été accidentellement cassée en deux, ce qui a permis de révéler la couleur réelle du matériau : rose franc (*supra*, fig. 124b). Elles proviennent donc vraisemblablement des carrières de La Couronne et non de celles de Ponteau.

D'après les quelques vestiges de bois retrouvés, la coque, dotée d'un bordé simple et de virures de 5 cm d'épaisseur, était revêtue à l'extérieur d'un placage de plomb. La forme générale de l'embarcation n'est en revanche pas connue. Le tonnage peut être estimé à 24 tonnes environ<sup>73</sup>.

Plusieurs navires ont également coulé dans l'anse des Laurons, parmi lesquels les épaves IX et X. Bien entendu il ne s'agit pas de matériaux en provenance de La Couronne, mais plus vraisemblablement de pierres extraites des carrières de Ponteau ou d'exploitations situées plus au nord. Il est intéressant de les joindre à

cette étude puisque la pierre de Ponteau est géologiquement similaire à celle de La Couronne et offre donc les mêmes caractéristiques techniques et mécaniques. De ce fait, elles présentent la même densité et donc un poids identique pour un même module (Moerman 1994).

Aucun vestige de coque n'est conservé, on ne dispose que du chargement pour évaluer le type de navire utilisé pour le transport de ces matériaux. L'épave IX est conservée sous une forme rectangulaire très allongée, à 2 m de profondeur près des rochers et composée de 46 blocs répartis sur une longueur de 15,30 m et une largeur de 11 m. L'agencement paraît se faire en deux rangées sur lesquelles les blocs se touchent. Le tonnage a été estimé à 33 tonnes par rapport à la densité du matériau et aux deux modules observés (150 x 60 x 60 cm et 60 x 45 x 25 cm). La taille du navire a été approximativement évaluée entre 16 et 20 m de long. On ne possède aucun élément de datation de ce bateau, le grand nombre de blocs de grand appareil permet néanmoins de le rattacher à l'Antiquité (78,26 % mesurent plus de 105 cm de long).

L'épave X a été retrouvée à 4-5 m de fond au-delà des limites du port, mais elle est conservée de manière moins homogène que la précédente. Son chargement se composait de 23 blocs de pierres de taille répartis sur une surface de 17 x 8 m. Les blocs sont encore une fois majoritairement de grand appareil (69,5 % ont une longueur supérieure à 105 cm), mais comme ils sont en moins grand nombre, le tonnage est estimé à 13 tonnes. Il pourrait avoir fait naufrage en sortant du port. La taille de l'épave X paraît en tout cas être plus restreinte que celle de l'épave IX.

La datation de ces deux navires ne peut être proposée qu'en rapport avec le fort module des blocs, les installations portuaires datées de l'époque romaine découvertes dans l'anse des Laurons et la présence sur les blocs de monogrammes similaires à ceux des blocs de l'épave de Carry-le-Rouet.

Les trois épaves permettent déjà de confirmer que le transport des matériaux de La Couronne ou de Ponteau jusqu'à Marseille se faisait par cabotage. Le tonnage des navires n'est pas très important puisqu'il est compris entre 13 et 33 tonnes.

Une inscription de Thasos datée du III<sup>e</sup> s. av. J.-C. met en évidence trois catégories de navires (Pomey 1997, p. 82). La première, à laquelle appartiennent les épaves de Carry et des Laurons, se caractérise par un tonnage inférieur à 80 tonnes. La deuxième est intermédiaire et de tonnage compris entre 80 et 130 tonnes. Enfin la dernière, dans laquelle on peut classer les épaves de Saint-Tropez (200 tonnes de marbre de Carrare), Porto-Vecchio (145 tonnes de marbre), ou Mahdia (bronze et

<sup>73</sup> Information P. Pomey. J. Chausserie-Laprée nous signale un autre chargement de blocs repéré en 2012 par B. Maillet au pied de la carrière de Carro, sous un tombant de rocher.



marbre pesant en tout 230 à 250 tonnes) est de tonnage supérieur à 130 tonnes (Pomey 1997, p. 80, p. 184).

Il semble néanmoins que l'on utilise plus fréquemment des petits caboteurs pour le transport des pondéreux.

### 4.3.2. Les barques de la fin du Moyen Âge

Nous n'avons quasiment aucune information sur les navires qui transportaient les pierres de La Couronne au Moyen Âge. On imagine cependant qu'ils devaient être assez proches des caboteurs de l'Antiquité.

En 1384, il est fait mention de *nolis* de cent *ossorium* et autres apportés par bateau pour la tour du Lauret (document n°2). On trouve ensuite en 1443 l'appellation *barchie* dans un texte dans lequel les « barchie portantes in hac civitate Massilie lapides venales de Corona » seront déchargées à La Calade (*ibid.*). Quelques années plus tard en 1501, on évoque des *nolis* utilisés pour le transport de « quinze douzaines de bars de fioc de Corona a Masselhe » par une barque de Berre de cent cinquante quintaux (*ibid.*). Dans ce dernier document, le tonnage de la barque se montre bien inférieur à ceux de l'Antiquité et de l'Époque Moderne. À supposer que sa valeur soit restée constante, le quintal de Marseille équivaut au XVII<sup>e</sup> s. à 40,793 kg, et on peut évaluer le tonnage de la barque à un peu plus de 6 tonnes. Le premier acte évoque le transport de 100 *ossorium*, dont le module est à l'époque de 62 x 25 x 25 cm, ce qui fait donc un volume du bloc équivalent à 0,03875 m<sup>3</sup>, et donc un poids d'environ 0,070 tonne. La contenance de ce navire est par conséquent à peu près identique au précédent soit 7 tonnes de matériaux transportés. Les bateaux utilisés au Moyen Âge pour transporter les pierres de La Couronne vers Marseille semblent donc correspondre effectivement plus à des barques qu'à des navires. On se trouve par conséquent toujours dans une navigation de type cabotage à l'aide d'embarcations de tonnage plus restreint que dans l'Antiquité.

### 4.3.3. Les tartanes de l'époque moderne (fig. 134)

La documentation d'archives fournit un peu plus d'informations sur les embarcations utilisées pour transporter les pierres à l'époque moderne. Les navires sont de tonnage plus important à partir de la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> s. en comparaison des bateaux antiques et médiévaux. On ne saurait dire précisément à quel moment l'utilisation d'un navire de plus fort tonnage s'est opérée, mais on peut imaginer qu'elle trouve son origine dans les importants chantiers de Louis XIV qui ont nécessité un grand nombre de matériaux et donc un

approvisionnement rapide et considérable. Un seul acte évoquant le transport de pierres au XVII<sup>e</sup> s nous permet d'estimer la contenance moyenne des navires lapidaires utilisés à cette époque. Il s'agit de la sommation faite par un carrier à ses transporteurs (document n°9). Il ne fournit pas le tonnage du navire, mais précise qu'il était prévu que le chargement « parfait » soit fait, pour livrer les matériaux en trois endroits différents. Au lieu de cela, les transporteurs ont chargé 500 *queyrans*, qu'ils n'ont visiblement pas déchargés à bon port, et ont laissé les 900 *queyrans* restants sur le port de Carro. La contenance minimale peut donc être évaluée à 500 *queyrans*, soit un peu moins de 1000 quintaux (40 tonnes environ), mais il semble qu'elle puisse en fait être plus importante, puisque le texte dit que le transporteur n'a pas pris tous les blocs et doit aller chercher les 900 restants. Le texte étant un peu obscur sur les modalités exactes, on a du mal à déterminer si le navire devait embarquer 1400 *queyrans*, soit un poids d'environ 98 tonnes ou s'il devait faire la livraison en deux fois. On peut par conséquent évaluer le tonnage possible entre 1000 et 2400 quintaux (soit entre 40 et 97 tonnes).

Un acte de 1725 évoque plus clairement le tonnage d'un bateau sollicité par une convention pour le transport de matériaux. Le contrat précise que le navire a un tonnage de 1000 quintaux, soit 40 tonnes, ce qui revient à peu près à la possibilité de transporter 580 *queyrans* (d'environ 70 kg chacun).

On trouve au préalable d'une convention plus tardive plusieurs actes de vente ou d'achat de *tartanes* par Gaspard Gay, généralement associé à un patron de bâtiment de marine. Il possède plusieurs embarcations, ainsi vend-il la moitié d'un « bâtiment de marine » en 1744.<sup>74</sup> En 1753, son associé, Félix Bougnand, « patron du lieu de Castillane en Catalogne » et lui vendent « un bâtiment de pesche de 60 quintaux (...) » (document n°43), puis, en 1754, il vend la moitié d'un bateau « avec attrait de pesche qui est amarré au port de Carro » d'un tonnage de 60 quintaux (2,4 tonnes, 2447 kg) (*ibid.*). En 1755, il vend à nouveau un bateau baptisé « Sainte-Vierge du Salut » de même contenance et toujours amarré au port de Carro (*ibid.*) On note ici qu'il s'agit selon toute vraisemblance de petites embarcations de pêche, activité que Gaspard Gay devait peut-être pratiquer lors de la saison calme, puisqu'il est carrier de métier. Le 25 mai 1756, il achète avec un maître maçon une tartane de 1500 quintaux de contenance, soit pouvant porter 61 tonnes de pierres de taille de La Couronne. Le jour suivant, ils signent une convention de transport avec

74 ADBdR 378 E 736 f°619.

certaines carrières (documents n°43 et 46). Il semble qu'il a revendu toutes ses parts de bateaux de pêche pour pouvoir acquérir un navire plus grand, lui permettant ainsi d'assurer l'exportation des matériaux.

Ce bateau sera ensuite doté d'un équipage de cinq personnes. La contenance et la quantité de membres d'équipage correspondent à celles que l'on retrouve dans les actes passés en 1756.

La même année, une autre *tartane* est utilisée pour l'acheminement des matériaux extraits à La Couronne par d'autres carrières que ceux qui ont signé la convention précédente. Ce navire est d'une contenance de 1700 quintaux (69 tonnes), alors que celui employé la même année par un autre groupe de *peyrerons* est de 1500 quintaux, soit 61 tonnes (documents n°45 et 47). Tous sont équipés de cinq personnes y compris le patron.

Compte-tenu de la faible profondeur des fonds marins aux abords des côtes de La Couronne et Carro, il paraît vraisemblable que ces navires sont tous munis d'une coque à fond plat.

#### 4.4. Les conventions de transport

Nous n'avons aucun document nous permettant de comprendre l'organisation du transport à La Couronne dans l'Antiquité grecque, romaine et tardive, ainsi que pour une grande partie de Moyen Âge. Pour cette dernière période, on ne trouve que quelques actes qui mentionnent le transport de pierres pour approvisionner un chantier particulier. Il ne s'agit pas vraiment d'une convention de transport, mais de commandes de matériaux qui réunit le commanditaire, le carrier et le transporteur. Nous étudierons donc essentiellement les conventions passées aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> s. Au Moyen Âge, on ne trouve que quelques actes qui mentionnent le transport de pierres pour approvisionner un chantier particulier. Il ne s'agit pas vraiment de conventions de transport, mais de commandes de matériaux qui réunissent le commanditaire, le carrier et le transporteur.

##### 4.4.1. Un contrat pour l'approvisionnement d'un chantier de construction

On trouve ce type de contrat essentiellement au Moyen Âge et au début de l'époque Moderne. Il fait office d'acte de commande de matériaux pour approvisionner un chantier de construction particulier et prend en considération les modalités de transport. Les signataires sont généralement le commanditaire (chef du chantier, maître d'œuvre ou autre), le fournisseur (le ou les carriers qui

vont extraire les pierres), et enfin le transporteur qui va faire le lien entre les deux. A cette époque, le transport est lié à l'approvisionnement en pierres de construction d'un monument précis pour lequel le commanditaire réunit tous les professionnels concernés par le contrat de fourniture, c'est-à-dire le carrier et le transporteur.

On trouve ces contrats dès la fin du Moyen Âge, comme par exemple en 1508 dans le « prix-fait »<sup>75</sup> de la construction de l'église de La Cadière d'Azur (Delattre, Saliceti 1997). Le transporteur et le carrier ne sont pas évoqués de manière précise, mais le contrat prévoit l'approvisionnement en matériaux pour la construction de l'édifice. L'accord est passé entre le commanditaire et l'entrepreneur (le maçon) qui doit de son côté prendre les dispositions nécessaires, et avec le carrier et avec le transporteur.

A l'Epoque Moderne, on trouve encore des actes de transport de matériaux dans le cadre strict d'un chantier, comme c'est le cas au moment de la construction de l'église de La Seyne sur Mer en 1674 (document n°22). Les entrepreneurs (maçons) signent un contrat avec deux carriers de La Couronne pour la fourniture des matériaux nécessaires à la construction de l'église et avec un transporteur, présent lors de la rédaction de l'acte, qui s'engage à assurer le transport des pierres pendant la durée du chantier de construction.

En 1725, lors de la rédaction d'un traité passé entre un entrepreneur, des carriers et un transporteur, que nous détaillerons ci-après, il est noté que « Balthazar Venture et Antoine Gay du nombre des traitants ont passé pareils pour la vente de leurs pierres de taille aux entrepreneurs de la bastisse de l'église de Ferréol de Marseille » (document n°34). La convention dans laquelle se trouve l'approvisionnement de cet édifice n'a pas été retrouvée.

Ces contrats ne sont toutefois pas les plus fréquents et paraissent en règle générale se limiter chronologiquement au Moyen Âge et au début de l'exploitation intensive des carrières de La Couronne (années 1660-1670) ainsi qu'aux chantiers de constructions non marseillais et/ou non publics (églises par exemple).

##### 4.4.2. Un contrat pour un seul transport de matériaux

La documentation d'archives du XVII<sup>e</sup> s. ne livre quasiment aucun contrat de transport de matériaux. On ne possède actuellement que la réclamation portée devant notaire par un carrier contre son transporteur en 1665, texte que nous avons déjà évoqué précédemment.

<sup>75</sup> Le « prix fait » est une commande dont le prix est fixé à l'avance et ne peut varier, quelles que soient les difficultés d'exécution.

Le transporteur devait initialement prendre des *queyrans* que le carrier avait disposés sur le port et devait ensuite les transporter par barques à Marignane et Berre (document n°9). Le carrier dépose une plainte parce que le transporteur n'a pas pris la totalité du chargement. Ce document reprend les termes du contrat qui avait été signé entre les deux parties. Il précise d'abord les professions respectives des personnes qui passent l'accord. Tous les actes étudiés concernent des carriers, *peyrerons* ou traceurs de pierres de La Couronne et des transporteurs, à priori de métier, puisqu'ils sont systématiquement « patrons de la ville de Martigues ». L'acte détaille ensuite les modalités de transport, c'est-à-dire l'emplacement où il faut aller chercher les matériaux, qui est, dans ce cas, le « Cargadou et port de Carro, quartier de La Couronne », la quantité de pierres à transporter, 1400 *queyrans*, et leur destination « une partie au descargadou de Marignanne, qu'est pour l'usage de monseigneur le marquis et l'autre partie au descargadou des cabanes de Berre ». L'acte évoque l'importance de respecter les termes du contrat, puisque le carrier « pourroit souffrir de grands dommages et interets et notamment de la pierre qui regarde monseigneur le marquis de Marignanne ». Le prix est ensuite fixé par cent de *queyrans*, tarifs sur lesquels nous reviendrons ultérieurement.

Il s'agit du seul acte du XVII<sup>e</sup> s. retrouvé qui évoque clairement les modalités de transport lapidaire, en revanche, ils tendent à se multiplier au XVIII<sup>e</sup> s.

#### 4.4.3. Une convention carrier- transporteur-marchand de pierre

La première convention de ce type est passée le 5 janvier 1725 entre un patron de tartane appelé Casson, un marchand de pierre dénommé Bresson et « certains peirerons de La Couronne ». Bien qu'elle soit annulée le 3 mars de la même année, il est important d'en dire quelques mots parce qu'il s'agit du premier contrat qui regroupe plusieurs carriers et qu'il annonce le type de convention qui sera passée ensuite dans le courant du siècle (document n°34). Tous les carriers qui participent à l'accord sont nommément cités et sont au nombre de treize parmi lesquels on trouve « les maîtres peirerons dénommés et leurs enfants, toujours autorisés de leurs pères ». On sait en sus qu'il s'agit ici des maîtres carriers qui se partagent les parcelles des différentes carrières.

On retrouve ensuite les engagements de chacun ainsi que la destination des matériaux. Les carriers « sont tenus d'expédier à bon port à Marseille toute la pierre de taille que chacun d'eux pourra travailler ». L'acheteur de la pierre, Bresson, ne pourra « la prendre à d'autres

pendant le temps du traité » et « sera tenu d'en payer le prix courant à chaque jour de la réception soit que ledit prix augmente ou diminue sera de même ». L'acte ne précise en revanche ni le lieu d'embarquement, si ce n'est « au nolis du bourg ordinaire », ni la provenance de la pierre, puisqu'elle est simplement « tirée des carrières du susdit quartier de La Couronne ». Le transporteur se devra « toujours suivant ledit traité, de faire le transport avec sa tartane » dont on précise le nom (« Saint-Jean du port »), le tonnage (« environ 1000 quintaux ») et les obligations « de faire deux voyages par semaine si le temps le permet et que ledit bâtiment subsistera sans pouvoir le vendre pendant le cours du traité ». Chacun des contractants s'assure également qu'aucune modification importante de prix ne sera appliquée, puisque dans le cas où le prix du marché changerait « Casson ne pourra profiter ou souffrir que par rapport à la moitié de l'augmentation ou de la diminution du susdit prix ». Une limite de distance est également fixée puisque le transporteur n'est pas autorisé à « aller plus loin que le port de Toulon ». Il précise ensuite la durée du contrat « pour le temps et terme de 3 années sous les conditions énoncées ».

Cet acte montre donc une première organisation très structurée du transport des matériaux, dans le cas de l'approvisionnement en pierres de construction pour un marchand de Marseille. Le fait que l'acte ne mentionne pas le port d'embarquement, mais l'endroit « accoutumé », suggère que le transporteur le connaît et qu'il a, par conséquent, déjà effectué des transports de matériaux pour les carriers de La Couronne.

#### 4.4.4. Des conventions pour le transport des matériaux, sans commanditaire

Ce type de convention est passé simplement entre les carriers et des transporteurs sans que le commanditaire soit évoqué. Il s'agit d'approvisionner des marchands de pierres de Marseille, qui sont complètement exclus des conventions de transport. La première est datée du 8 décembre 1727 (document n°38). Elle concerne « Jean Digre, patron de la ville de Marseille » et les maîtres *peyrerons* de La Couronne « Jacques Leydet, François Rindollet, etc. ». Ensemble, ils conviennent que le transporteur « sera tenu de porter avec sa barque dans les ports de Marseille et autres endroits qui lui seront indiqués, toutes les pierres que les peyrerons sus nommés lui fourniront audit La Couronne et à l'endroit accoutumé ». Le contrat prend effet le 1<sup>er</sup> janvier 1728 pour une durée de deux ans. Pendant cette période le patron n'est pas autorisé à transporter les matériaux extraits par d'autres carriers, ni d'ailleurs « autres négoces », en contrepartie

les carriers ne peuvent utiliser « d'autres barques que celle du patron Digre ».

On trouve ensuite une autre convention signée en 1750, passée entre Blaise Gilloux, « patron de la ville de Marseille » et plusieurs *peyrerons* de La Couronne (document n°44). Ils nolisent le transporteur avec sa tartane appelée « es François » qui peut contenir « quinze cent quintaux », équipée de « cinq personnes luy compris ». Le contrat est passé pour trois ans « qui prendront leur commencement ce jourd'huy et finiront à pareil de l'année 1753 » et l'oblige à « se rendre avec sa tartane et équipage à La Couronne pour charger les queirons (...) sois a Boumandariel ou autres endroits à la Couronne, autant de queirons accostés portés jusqu'au rivages de la mer les plus commodes ». Il y a peut-être eu un avenant à cette convention puisqu'elle s'interrompt en 1753 et on trouve la suivante, passée avec le même transporteur en 1756. On ne retrouve toutefois pas tous les carriers du premier contrat.

Cette même année, plusieurs conventions sont passées entre plusieurs transporteurs et groupes de carriers.

La première date du 27 février et concerne 23 carriers et Blaise Gilloux, « patron d'un bâtiment de mer de Marseille » (document n°45). On trouve dans cet acte « Joseph Claude, autre Claude leur père et ses deux fils, etc., tous peirerons de La Couronne ». Ils « nolisent » le transporteur avec sa tartane, portant le nom de « la Sainte Famille », dont la contenance est de « 1700 quintaux », et qui se compose d'un équipage de cinq personnes, y « compris le patron ». La durée du contrat est « pour le temps et terme de 3 années » et à partir d'octobre prochain. Il ne précise pas le nombre de trajets hebdomadaires, mais le transporteur a l'obligation « toutes les fois que lesdits peirerons l'appellerons (...) de se rendre avec sa tartane et son équipage à La Couronne pour charger lesdits queirons ». Le contrat est exclusif puisque les carriers ne sont pas autorisés à faire appel à un autre transporteur. Ils doivent faire charrier les matériaux jusqu'à « Baumadalier ou autres endroits du quartier de La Couronne, porté au rivage le la mer le plus commode ». Nous reviendrons sur cette convention lors du traitement des coûts et fonctionnements du transport.

Le 26 mai de la même année, on trouve une deuxième convention passée entre d'autres *peyrerons* et deux autres transporteurs (document n°46). Cet acte est particulièrement intéressant puisque les propriétaires de la tartane en question sont « Simon Noyane, maître maçon de la ville de Marseille et Gaspard Gay, peireron

de La Couronne ». Ils ont acheté ensemble une « tartane de pesche du nom Sainte-Barbe ». Le contrat est passé avec « Jean et Felix Bœuf, Jean Joseph Bœuf, Benois Bœuf et ses fils, etc., tous peirerons de la Couronne ». Ils « nolisent » ladite tartane « dont l'équipage sera composé de 5 personnes en tout, compris le patron ». Le reste du contrat est rigoureusement similaire aux clauses de la précédente convention.

Enfin, un troisième contrat est passé le 28 mai de cette même année 1756 entre Simon Roustan, patron de la ville de Marseille et un autre groupe de *peyrerons* (document n°47). On retrouve les mêmes clauses que dans les autres conventions, seuls les noms propres changent. La tartane qui assurera ce transit est d'une contenance de « 1500 quintaux » et porte le nom de « Jésus Marie Sainte Anne ».

Tous ces contrats détaillent assez strictement les modalités de transport en précisant l'identité et la profession des personnes concernées par le contrat, les caractéristiques du navire qui va assurer le transport des matériaux (nom, équipage et tonnage), parfois le lieu de chargement et la destination des pierres, et enfin l'organisation de l'embarquement, le tarif et les modalités de paiement.

#### 4.4.5. Conclusion

Il apparaît dans les contrats de transport que les modalités évoluent considérablement, probablement en rapport avec les évolutions sociales des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> s., mais surtout avec la sédentarisation de la population. Au départ, le transport est englobé dans l'approvisionnement d'un chantier précis, souvent en intégrant dans le même acte le commanditaire, le carrier et le transporteur. Il peut aussi être prévu simplement pour la livraison de quelques pierres, commandées directement au carrier, et donc regrouper plusieurs destinations pour un même chargement, et dans lequel le transporteur intervient de manière indépendante, comme ce fut le cas pour l'acte de Berre et Marignane.

Les grands chantiers du XVII<sup>e</sup> s. entraînent une modification des conditions de vente des matériaux. On voit de plus en plus de marchands commander des pierres pour différents chantiers auprès des carriers, mais nous n'avons que peu d'indications sur les contrats de transport. En revanche, à partir du XVIII<sup>e</sup> s., les conventions sont essentiellement signées entre les carriers et les transporteurs et non rattachées à une commande précise, mais plus vraisemblablement destinées à approvisionner des marchands, sans que ces derniers soient évoqués dans les actes. On peut supposer que les navires arrivent



sur le port, chargés de matériaux, et que les marchands viennent s'y approvisionner selon des modalités sur lesquelles nous n'avons aucune indication. Dans quelques cas, la convention peut être passée entre le marchand, les carriers et un transporteur et revêt un caractère plus exclusif puisque les uns et les autres ne peuvent

travailler qu'ensemble. Ce type de document n'a toutefois pas été retrouvé en dehors de l'année 1725, traité qui a été annulé quelques jours plus tard. Il semble que, au XVIII<sup>e</sup> s., les carriers et les transporteurs s'accordent ensemble, le plus souvent indépendamment de l'utilisation qui sera faite du matériau.